HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

11 mai 2023 *

„Trimitere preliminară – Transporturi rutiere – Norme comune privind condițiile de exercitare a ocupației de operator de transport rutier – Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 – Articolele 6 și 22 – Reglementare națională care permite transferul răspunderii penale pentru încălcări grave privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto – Neluarea în considerare a sancțiunilor aplicate pentru aceste încălcări în aprecierea bunei reputații a întreprinderii de transport rutier”

În cauza C-155/22,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară, Austria), prin decizia din 3 martie 2022, primită de Curte la 3 martie 2022, în procedura

RE

împotriva

Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

cu participarea:

Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din doamna A. Prechal, președintă de cameră, doamna M. L. Arastey Sahún (raportoare) și domnii F. Biltgen, N. Wahl și J. Passer, judecători,

avocat general: domnul J. Richard de la Tour,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru RE, de A. Bajraktarevic și D. Schärmer, Rechtsanwälte;

* Limba de procedură: germana.

– pentru guvernul austriac, de C. Leeb, A. Posch și J. Schmoll, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de P. Messina și G. Wilms, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 6 alineatul (1) și a articolului 22 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO 2009, L 300, p. 51), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013 (JO 2013, L 158, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 1071/2009”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între RE, pe de o parte, și Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (autoritatea administrativă a districtului Lilienfeld, Austria) (denumită în continuare „autoritatea administrativă”), pe de altă parte, în legătură cu mai multe sancțiuni aplicate lui RE de către autoritatea administrativă pentru încălcări ale normelor dreptului Uniunii referitoare în special la perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Considerentele (1), (2) și (4) ale Regulamentului nr. 1071/2009 au următorul cuprins:

„(1) Crearea unei piețe interne a transportului rutier, caracterizată prin condiții loiale de concurență, necesită aplicarea uniformă a unor norme comune privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă sau persoane («ocupația de operator de transport rutier»). Astfel de norme comune vor contribui la asigurarea unui nivel mai ridicat de calificare profesională a operatorilor de transport rutier, la raționalizarea pieței, la îmbunătățirea calității serviciilor în interesul operatorilor de transport rutier, al clienților acestora și al economiei în ansamblu, precum și la îmbunătățirea siguranței rutiere […]

(2) Directiva 96/26/CE a Consiliului din 29 aprilie 1996 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă și operator de transport rutier de persoane și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri oficiale de calificare, pentru a facilita acestor operatori de transport dreptul la libera stabilire pentru operațiuni de transport național și internațional [(JO 1996, L 124, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 196)] stabilește condițiile minime pentru accesul la ocupația de operator de transport rutier, precum și recunoașterea reciprocă a documentelor necesare în acest sens. Cu toate acestea, experiența anterioară, analiza de impact și diversele studii arată că directiva menționată anterior este

aplicată în mod neuniform de către statele membre. Această lipsă de uniformitate generează mai multe consecințe negative, în special denaturarea concurenței, o lipsă de transparență a pieței și de monitorizare uniformă, precum și riscul ca întreprinderile care angajează personal cu o calificare profesională mai slabă să ignore sau să respecte într-o mai mică măsură normele de siguranță rutieră și normele sociale, ceea ce poate dăuna imaginii sectorului.

[…]

(4) Se impune, așadar, modernizarea normelor existente în materie de acces la ocupația de operator de transport rutier, pentru a garanta o aplicare mai uniformă și mai eficace a acestor norme. […]”

4 Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații.”

5 Articolul 2 punctul 5 din regulamentul menționat definește „manager[ul] de transport” ca fiind „o persoană fizică angajată a unei întreprinderi sau, în cazul în care respectiva întreprindere este persoană fizică, chiar persoana în cauză sau, în cazul în care se prevede în mod expres, o altă persoană fizică desemnată de întreprinderea respectivă prin contract și care conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii respective”.

6 Articolul 3 din același regulament, intitulat „Cerințe pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier”, prevede la alineatul (1) litera (b) că întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier trebuie să aibă „o bună reputație”.

7 Potrivit articolului 6 din Regulamentul nr. 1071/2009, intitulat „Condiții referitoare la cerința privind buna reputație”:

„(1) Sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol, statele membre stabilesc condițiile pe care o întreprindere sau un manager de transport trebuie să le îndeplinească pentru a se conforma cerinței privind buna reputație stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (b).

Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.

Condițiile menționate la primul paragraf includ cel puțin următoarele cerințe:

[…]

(b) managerul de transport sau întreprinderea de transport să nu fi fost, în unul sau mai multe state membre, condamnat(ă) sau să nu i se fi aplicat sancțiuni pentru încălcări grave ale normelor comunitare în special în ceea ce privește:
   (i) perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparaturii de înregistrare;

[…]

(2) În sensul alineatului (1) al treilea paragraf litera (b):

(a) Atunci când unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport i-a fost aplicată o condamnare sau o sancțiune, în unul sau în mai multe state membre, pentru unul dintre cele mai grave cazuri de încălcare a normelor comunitare, menționate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă corespunzătoare, inclusiv, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate.

Procedura stabilește dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată în acel caz particular. Orice astfel de constatare este argumentată și justificată corespunzător.

Dacă autoritatea competentă constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, aceasta poate decide că buna reputație nu este afectată. În acest caz, motivele se consemnează în registrul național. Numărul deciziilor de acest tip va fi indicat în raportul precizat la articolul 26 alineatul (1).

Dacă autoritatea competentă nu constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.

[…]”

8 Articolul 12 din acest regulament, intitulat „Controale” prevede la alineatul (1):

„Autoritățile competente verifică dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele stabilite la articolul 3. […]”

9 Potrivit articolului 13 alineatul (3) din același regulament:

„În cazul în care autoritatea competentă stabilește că întreprinderea nu mai îndeplinește una sau mai multe dintre cerințele stabilite la articolul 3, aceasta suspendă sau retrage autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier în termenele prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.”

10 Articolul 22 din același regulament prevede:

„(1) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei [Europene] până la 4 decembrie 2011 și notifică fără întârziere Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora. Statele membre veghează ca aceste măsuri să fie aplicate fără discriminare în baza naționalității sau a locului de stabilire a întreprinderii.

(2) Sancțiunile menționate la alineatul (1) includ, în special, suspendarea autorizației de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, retragerea unei astfel de autorizații și declararea inaptitudinii managerilor de transport.”

11 Anexa IV la Regulamentul nr. 1071/2009 conține „[l]ista celor mai grave încălcări menționate la articolul 6 alineatul (2) litera (a)” din același regulament.

Dreptul austriac

12 În temeiul articolului 9 alineatul (2) ultima teză din Verwaltungsstrafgesetz (Legea privind sancțiunile administrative) din 31 ianuarie 1991 (BGBl. 52/1991), în versiunea aplicabilă faptelor din litigiul principal (denumită în continuare „VStG”), persoanele abilitate să reprezinte o societate față de terți pot desemna, în calitate de prepuși responsabili, una sau mai multe persoane care nu fac parte din cercul persoanelor abilitate să o reprezinte față de terți, cărora le revine responsabilitatea respectării normelor administrative referitoare la anumite domenii ale întreprinderii, delimitate din punct de vedere teritorial sau material.

13 Potrivit articolului 91 alineatul (2) din Gewerbeordnung (Codul profesiilor artizanale, comerciale și industriale) din 18 martie 1994 (BGBl. 194/1994), în versiunea aplicabilă faptelor din litigiul principal, autorizația de exercitare a unei activități profesionale nu poate fi retrasă unei persoane juridice care desfășoară o activitate industrială sau artizanală decât dacă motivele retragerii se raportează la o persoană fizică care exercită o influență semnificativă asupra desfășurării afacerilor și dacă entitatea care desfășoară activitatea profesională nu a înlăturat această persoană fizică în termenul pe care administrația i l-a stabilit în acest scop.

14 Conform articolului 5 alineatul (2) din Güterbeförderungsgesetz (Legea privind transportul rutier de mărfuri) din 31 august 1995 (BGBl. 593/1995), în versiunea aplicabilă faptelor din litigiul principal, cu excepția cazurilor reglementate de articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009, buna reputație a întreprinderii de transport nu este dovedită în special atunci când solicitantul, titularul autorizației de exercitare a unei activități profesionale sau managerul de transport a fost condamnat definitiv la o pedeapsă privativă de libertate mai mare de trei luni sau la o amendă mai mare de 180 de zile-amendă sau a săvârșit încălcări grave ale reglementărilor în vigoare în domeniul condițiilor salariale și de muncă din sectorul profesional în cauză sau al transportului de mărfuri, în special al perioadelor de conducere și de repaus ale conducătorilor auto.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

15 RE a fost desemnată de H.Z. GmbH, o întreprindere de transport rutier care își desfășoară activitatea în domeniul transportului internațional de mărfuri, ca fiind prepus responsabil, în sensul articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG. În această calitate, RE și-a asumat răspunderea pentru respectarea dispozițiilor Arbeitszeitgesetz (Legea privind timpul de lucru, denumită în continuare „AZG”).

16 Printr-o decizie din 11 ianuarie 2019 (denumită în continuare „decizia în litigiu”), autoritatea administrativă i-a aplicat lui RE, în calitatea sa de prepus responsabil pentru H.Z., mai multe amenzi, pentru motivul că fuseseră încălcate dispoziții ale AZG coroborate cu, pe de o parte, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială,

05/vol. 8, p. 214), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 (JO 2014, L 60, p. 1), și, pe de altă parte, anumite dispoziții ale Regulamentului nr. 165/2014.

17 În special, RE nu ar fi planificat timpul de lucru al lui S.R., unul dintre conducătorii auto angajați de H.Z., astfel încât să îi permită să respecte orele de conducere zilnice prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 165/2014. RE nu s-ar fi asigurat nici că S.R. respectă obligațiile referitoare la utilizarea tahografului prevăzute de Regulamentul nr. 165/2014, în special în ceea ce privește obligația de a înscrie anumite informații pe cartela de conducător auto cu ajutorul funcției de introducere manuală, această din urmă încălcare constituind o încălcare foarte gravă în raport cu anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO 2006, L 102, p. 35, Ediție specială, 07/vol. 15, p. 187).

18 La data faptelor incriminate, H.Z. era titulara unei licențe de transport internațional de mărfuri. Administratorul său, în sensul dreptului comercial, era de asemenea, simultan, managerul de transport. La rândul său, RE nu era nici manager de transport, nici mandatar împuternicit să îl reprezinte pe H.Z. față de terți. RE nu avea nici o influență semnificativă asupra administrării H.Z.

19 Pe de altă parte, la data inițierii procedurii administrative cu caracter penal care a condus la adoptarea deciziei în litigiu, cazierul judiciar al lui RE cuprindea 113 condamnări definitive, dintre care cel puțin 65 rezultau din încălcări ale dreptului Uniunii săvârșite în cadrul H.Z., în calitatea sa de întreprindere de transport rutier. Buna reputație a acestei societăți, în calitate de întreprindere de transport rutier, nu ar fi fost niciodată examinată în lumina acestor încălcări.

20 Prin hotărârea din 29 mai 2020, instanța de trimitere, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară, Austria), a anulat decizia în litigiu ca urmare a îndoielilor pe care le avea cu privire la compatibilitatea articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG cu Regulamentul nr. 1071/2009. Această instanță a apreciat că dispozițiile naționale în discuție în fața sa nu puteau servi drept temei legal pentru sancțiunile aplicate lui RE, din moment ce procedura administrativă la finalul căreia au fost adoptate aceste sancțiuni nu permitea să se ajungă la un control al bunei reputații a H.Z. și, prin urmare, la o eventuală sancțiune a acesteia din urmă. În opinia sa, în cazul condamnării lui RE la o sancțiune, nicio altă persoană nu ar putea fi sancționată pentru aceleași fapte.

21 În special, instanța de trimitere a arătat mai întâi că, în temeiul articolului 22 din Regulamentul nr. 1071/2009, statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a garanta că sancțiunile prevăzute în cazul încălcării acestui regulament, printre care figurează retragerea autorizației de exercitare a ocupației de operator de transport rutier în cazul pierderii bunei reputații, prevăzută la articolul 6 din regulamentul menționat, sunt efective, proporționale și disuasive. Existența unei sancțiuni pentru o încălcare gravă a normelor dreptului Uniunii privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto ar constitui unul dintre elementele care permit caracterizarea unei pierderi a bunei reputații. Ar rezulta că procedura administrativă cu caracter penal în cauză constituie o „măsură” în sensul articolului 22 din Regulamentul nr. 1071/2009.

22 În continuare, instanța menționată a arătat că un prepus responsabil, în sensul articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, nu este o „persoan[ă] relevant[ă], după cum poate fi stabilit de către statul membru”, în sensul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009. Astfel, dispozițiile naționale pertinente în scopul unei astfel de stabiliri, și anume articolul 5 alineatul (2) din Legea privind transportul rutier de mărfuri, în versiunea aplicabilă faptelor din litigiul principal, și articolul 91 alineatul (2) din Codul profesiilor artizanale, comerciale și industriale, în versiunea sa aplicabilă faptelor din litigiul principal, nu ar viza decât titularii autorizației de a exercita activitatea profesională și, respectiv, persoanele care exercită o influență semnificativă asupra desfășurării activității, și anume, în ceea ce privește o societate cu răspundere limitată, precum H.Z., un administrator în sensul dreptului comercial sau un asociat majoritar al societății. Astfel, în temeiul dispozițiilor dreptului național menționate mai sus, sancțiunile aplicate prepușilor responsabili, în sensul articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, ca urmare a unor încălcări foarte grave ale dispozițiilor dreptului Uniunii privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, precum cele reproșate lui RE, nu ar fi susceptibile să afecteze buna reputație a întreprinderii de transport rutier în cauză și, pe cale de consecință, asemenea sancțiuni nu ar fi luate în considerare în cadrul aprecierii bunei reputații a acestei întreprinderi și nici nu ar conduce la un control al unei asemenea bune reputații.

23 În sfârșit, instanța de trimitere a considerat că rezultatul la care conducea aplicarea dreptului național era contrar obiectivului urmărit de articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009 și nu permitea să se asigure, contrar prevederilor articolului 22 din acest regulament, efectul disuasiv al dispozițiilor naționale referitoare la controlul bunei reputații a întreprinderii de transport care au legătură cu procedura penală.

24 Această instanță a apreciat în esență că, în cauza pendinte în fața sa, singura posibilitate de a garanta conformitatea cu dreptul Uniunii a procedurii administrative cu caracter penal consta în a nu îi aplica lui RE o sancțiune care nu permitea atingerea acestui obiectiv și în a lăsa, din acest motiv, neaplicat articolul 9 alineatul (2) din VStG.

25 Prin hotărârea din 21 iulie 2021, Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria) a anulat hotărârea Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară), considerând că instanța de trimitere nu trebuia să controleze dacă sancțiunea îi fusese aplicată lui RE astfel încât aceasta conducea la un control obligatoriu al bunei reputații în temeiul dispozițiilor Regulamentului nr. 1071/2009.

26 Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă) a statuat mai întâi că aprecierea instanței de trimitere potrivit căreia, în ceea ce privește încălcările dispozițiilor dreptului Uniunii cu privire la perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, numai administratorul, în sensul dreptului comercial, iar nu prepusul responsabil numit în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din VStG, ar putea fi considerat răspunzător din punct de vedere penal nu reieșea din Regulamentul nr. 1071/2009. Potrivit Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă), în ceea ce privește aceste încălcări, trebuia să se pornească de la principiul răspunderii penale a angajatorului sau a prepusului responsabil.

27 În continuare, această instanță a statuat că aprecierea Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară) potrivit căreia sancționarea numai a prepusului responsabil nu permitea să se retragă întreprinderii de transport rutier în cauză

autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, cu titlu de sancțiune efectivă, în sensul articolului 22 din Regulamentul nr. 1071/2009, era lipsită de relevanță pentru procedura în cauză, întrucât aceasta nu privea o asemenea retragere.

28 În sfârșit, Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă) a adăugat că articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009 nu numai că nu excludea, ci părea, dimpotrivă, să sugereze că, în cadrul unei astfel de proceduri de retragere, ar trebui de asemenea să se țină seama de sancțiunile pronunțate împotriva prepușilor responsabili, în calitate de „persoane relevante stabilite de către statul membru”, în speță, de articolul 9 din VStG.

29 Chemată să se pronunțe cu privire la procedura administrativă cu caracter penal în discuție, în urma anulării hotărârii sale din 29 mai 2020 de către Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă), instanța de trimitere, căreia i-a fost trimisă cauza, exprimă în continuare aceleași îndoieli manifestate în această hotărâre cu privire la compatibilitatea articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG cu Regulamentul nr. 1071/2009.

30 În aceste condiții, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că este compatibilă cu acesta o prevedere națională care permite persoanelor responsabile din punctul de vedere al dreptului penal pentru o întreprindere de transport să transfere unei persoane fizice, de comun acord, responsabilitatea pentru încălcările foarte grave ale normelor Uniunii în ceea ce privește perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, dacă prin acest transfer nu se respectă cerința de verificare a bunei reputații în sensul stipulat de Regulamentul nr. 1071/2009 prevăzută de dispozițiile naționale numai în cazul sancționării responsabililor din punctul de vedere al dreptului penal care efectuează transferul?”

Cu privire la admisibilitatea cererii de decizie preliminară

31 Toate persoanele interesate care au depus observații scrise în fața Curții contestă admisibilitatea cererii de decizie preliminară.

32 Mai întâi, toate aceste persoane interesate susțin că procedura administrativă cu caracter penal din litigiul principal nu este o procedură prevăzută la articolul 6 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 1071/2009, din moment ce nu are ca obiect controlul bunei reputații a societății H.Z., ci controlul legalității unei decizii prin care i se aplică lui RE amenzi pentru încălcări ale AZG. Interpretarea Regulamentului nr. 1071/2009 solicitată de instanța de trimitere nu ar avea astfel nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal ori ar privi o problemă de natură ipotetică.

33 Potrivit lui RE, caracterul ipotetic al întrebării adresate de instanța de trimitere rezultă de asemenea din faptul că încălcările care îi sunt imputate nu ar face parte din lista celor mai grave încălcări în sensul articolului 6 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 1071/2009, prevăzute în anexa IV la acesta din urmă, astfel încât condiția căreia îi este subordonată inițierea de către autoritățile naționale a procedurii care permite să se verifice dacă pierderea bunei reputații constituie o măsură disproporționată, prevăzută de această dispoziție, ar lipsi, în orice caz, în mod clar.

34 În continuare, guvernul austriac contestă interpretarea dreptului național efectuată de instanța de trimitere potrivit căreia prepușii responsabili, în sensul articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, nu fac parte din categoriile de persoane a căror conduită este susceptibilă să afecteze buna reputație a întreprinderii. Această interpretare, pe care s-ar întemeia întrebarea preliminară, ar fi contrară jurisprudenței Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă), din care ar reieși că astfel de prepuși responsabili sunt „persoane relevante stabilite de către statul membru”, în sensul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, și ar fi, prin urmare, eronată.

35 În sfârșit, Comisia invocă caracterul ambiguu al cererii de decizie preliminară și nerespectarea cerințelor privind conținutul unei astfel de cereri prevăzute la articolul 94 din Regulamentul de procedură al Curții.

36 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul cooperării dintre Curte și instanțele naționale, instituită prin articolul 267 TFUE, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinența întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este în principiu obligată să se pronunțe (Hotărârea din 31 ianuarie 2023, Puig Gordi și alții, C-158/21, EU:C:2023:57, punctul 50 și jurisprudența citată).

37 Astfel, asemenea întrebări beneficiază de o prezumție de pertinență. Curtea nu poate refuza să se pronunțe asupra acestora decât atunci când, în special, cerințele privind conținutul cererii de decizie preliminară care figurează la articolul 94 din Regulamentul de procedură nu sunt respectate sau atunci când este evident că interpretarea sau aprecierea validității unei norme a Uniunii Europene, solicitată de instanța națională, nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal ori atunci când problema este de natură ipotetică [Hotărârea din 22 septembrie 2022, Vicente (Acțiune în plata onorariilor de avocat), C-335/21, EU:C:2022:720, punctul 46 și jurisprudența citată].

38 Or, în primul rând, este necesar să se considere că instanța de trimitere a expus cu un nivel suficient de claritate și de precizie elementele de fapt și de drept care caracterizează litigiul principal, amintite la punctele 15-29 din prezenta hotărâre, pe care se întemeiază întrebarea adresată Curții, motivele care au determinat-o să ridice problema interpretării Regulamentului nr. 1071/2009, în special, astfel cum reiese din decizia de trimitere, a articolului 22 din acest regulament coroborat cu articolul 6 din acesta, și legătura pe care o stabilește între aceste dispoziții ale dreptului Uniunii și articolul 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, care ar fi aplicabil litigiului principal.

39 Prin urmare, cererea de decizie preliminară îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 94 din Regulamentul de procedură.

40 În al doilea rând, în ceea ce privește afirmația privind caracterul ipotetic al întrebării preliminare și lipsa unei legături între interpretarea articolelor 6 și 22 din Regulamentul nr. 1071/2009 solicitată de instanța de trimitere și realitatea sau obiectul litigiului principal, *primo*, trebuie arătat că articolul 22 alineatul (1) din acest regulament impune statelor membre să ia măsurile necesare pentru a se asigura că încălcările dispozițiilor regulamentului menționat sunt sancționate în mod efectiv, proporțional și disuasiv.

41 Or, astfel cum reiese din articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009 coroborat cu articolul 3 alineatul (1) din acesta, accesul unei întreprinderi la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea de către aceasta a ocupației respective sunt condiționate de îndeplinirea mai multor cerințe, printre care cea a bunei reputații a întreprinderii. Rezultă că exercitarea acestei ocupații de către o întreprindere care nu îndeplinește această cerință constituie o încălcare a Regulamentului nr. 1071/2009, care trebuie sancționată de statele membre, în conformitate cu articolul 22 din acest regulament.

42 Pe de altă parte, astfel cum rezultă din articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009, printre elementele care pot afecta buna reputație a unei întreprinderi și care pot conduce, dacă este cazul, la pierderea unei astfel de bune reputații figurează condamnările penale și sancțiunile aplicate pentru încălcări grave ale normelor dreptului Uniunii prevăzute la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009.

43 În consecință, pentru a se asigura că afectarea bunei reputații a unei întreprinderi de transport care ar putea rezulta din nerespectarea de către aceasta a respectivelor norme ale dreptului Uniunii este sancționată în mod efectiv, proporțional și disuasiv și pentru a respecta astfel obligațiile care le revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) și al articolului 22 din Regulamentul nr. 1071/2009, statele membre trebuie să garanteze în special ca încălcările grave ale normelor menționate ale dreptului Uniunii, săvârșite în cadrul întreprinderii menționate, să fie urmărite și sancționate, adoptând în acest scop dispozițiile necesare, precum printre altele cele privind răspunderea penală pentru încălcările menționate.

44 Or, articolul 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, aplicabil litigiului principal, ar face parte din asemenea dispoziții, în măsura în care, astfel cum reiese din decizia de trimitere, pe de o parte, acest articol autorizează o întreprindere de transport rutier să desemneze o persoană ca prepus responsabil pentru respectarea reglementărilor dreptului Uniunii referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto angajați de această întreprindere și, pe de altă parte, o asemenea desemnare implică transferul răspunderii penale pentru încălcările acestor reglementări săvârșite în cadrul societății menționate către prepusul responsabil astfel desemnat.

45 *Secundo*, astfel cum reiese și din decizia de trimitere, instanța de trimitere este sesizată cu o acțiune privind legalitatea deciziei în litigiu, în cadrul căreia, potrivit instanței menționate, aceasta trebuie, în conformitate cu dreptul național, să controleze respectiva decizie în integralitatea sa, pronunțându-se în special cu privire la caracterul sancționabil al comportamentului reproșat reclamantei din litigiul principal. Astfel, legalitatea deciziei în litigiu ar depinde în special de conformitatea cu articolul 22 din Regulamentul nr. 1071/2009 coroborat cu articolul 6 din acest regulament a aplicării în speță a articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG. Astfel, prin aplicarea acestei din urmă dispoziții litigiului principal, poate fi angajată numai răspunderea penală a reclamantei din litigiul principal pentru încălcările în discuție, în timp ce dreptul național ar exclude posibilitatea luării în considerare a conduitei acestei persoane pentru a stabili dacă societatea în cauză îndeplinește cerința bunei reputații.

46 Prin urmare, aplicarea în speță a articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG și considerarea faptului că este angajată răspunderea penală a reclamantei din litigiul principal ar risca în speță să aibă o incidență asupra posibilității de a lua în considerare încălcările în cauză în scopul controlului bunei reputații a societății menționate, prevăzut în special la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1071/2009, și al pronunțării eventualelor sancțiuni aferente lipsei bunei reputații, prevăzute în special la articolul 22 din acest regulament.

47 În consecință, nu rezultă în mod evident că interpretarea dreptului Uniunii solicitată de instanța de trimitere nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal ori că întrebarea adresată de instanța de trimitere este de natură ipotetică.

48 Este lipsită de relevanță în această privință împrejurarea, invocată de RE, că faptele care îi sunt imputate în procedura principală nu ar figura pe lista încălcărilor enumerate în anexa IV la Regulamentul nr. 1071/2009, din moment ce, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 40-46 din prezenta hotărâre, legătura existentă între articolele 22 și 6 din Regulamentul nr. 1071/2009 și articolul 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, aplicabil litigiului principal, nu depinde de faptul că încălcările în discuție în litigiul principal se încadrează în lista menționată.

49 În al treilea rând, este suficient să se amintească faptul că, atunci când răspunde la întrebări preliminare, Curtea trebuie să ia în considerare, în cadrul repartizării competențelor între instanțele Uniunii și instanțele naționale, contextul factual și normativ în care se încadrează aceste întrebări, astfel cum este definit în decizia de trimitere (Hotărârea din 2 aprilie 2020, Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, punctul 21 și jurisprudența citată). În special, nu este de competența Curții să se pronunțe cu privire la interpretarea dispozițiilor din dreptul național sau să hotărască dacă interpretarea dată de instanța națională este corectă (Hotărârea din 26 septembrie 2013, Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, punctul 28 și jurisprudența citată).

50 Rezultă că Curtea trebuie să țină seama de interpretarea dreptului național efectuată de instanța de trimitere în ceea ce privește neluarea în considerare, în scopul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, a încălcărilor de care sunt considerați răspunzători prepușii responsabili în temeiul articolului 9 alineatul (2) ultima teză din VStG, pe care se întemeiază întrebarea adresată de această instanță.

51 Afirmația guvernului austriac privind caracterul eronat al unei astfel de interpretări nu are, așadar, incidență asupra admisibilității acestei întrebări.

52 Din cele de mai sus rezultă că cererea de decizie preliminară este admisibilă.

Cu privire la întrebarea preliminară

53 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 22 din Regulamentul nr. 1071/2009 coroborat cu articolul 6 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia o persoană care angajează răspunderea sa penală pentru încălcările săvârșite în cadrul unei întreprinderi de transport rutier și a cărei conduită este luată în considerare în scopul aprecierii bunei reputații a acestei întreprinderi poate desemna o persoană drept prepus responsabil de respectarea dispozițiilor dreptului Uniunii privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto și să transfere astfel către această din urmă persoană răspunderea penală pentru încălcări ale acestor dispoziții ale dreptului Uniunii, atunci când dreptul național nu permite luarea în considerare a încălcărilor astfel imputate prepusului responsabil menționat pentru a aprecia dacă întreprinderea de transport îndeplinește cerința privind buna reputație.

54 În primul rând, trebuie arătat că, astfel cum reiese din considerentele (1), (2) și (4) ale Regulamentului nr. 1071/2009, acesta din urmă are ca obiectiv modernizarea normelor care reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier pentru a garanta o aplicare mai

uniformă și mai eficace a acestor norme în statele membre, în vederea asigurării unui nivel mai ridicat de calificare profesională a operatorilor de transport rutier, a raționalizării pieței, a îmbunătățirii calității serviciilor în interesul operatorilor de transport rutier, al clienților acestora și al economiei în ansamblu, precum și a îmbunătățirii siguranței rutiere.

55 Printre cerințele impuse pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier prevăzute la articolul 3 din Regulamentul nr. 1071/2009 figurează cea a bunei reputații, ale cărei condiții sunt precizate la articolul 6 din acest regulament.

56 În această privință, pe de o parte, reiese din articolul 6 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009 că revine statelor membre sarcina de a stabili condițiile pe care trebuie să le îndeplinească întreprinderile pentru a se conforma cerinței privind buna reputație. Cu toate acestea, legiuitorul Uniunii a stabilit, la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf din acest regulament, condițiile minime pe care trebuie să le cuprindă această cerință, printre care figurează, la litera (b) a acestei dispoziții, lipsa unor condamnări pentru încălcări grave sau a unor sancțiuni aplicate întreprinderii sau managerului de transport pentru încălcări grave ale normelor dreptului Uniunii enumerate la această literă, precum cele privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto.

57 Pe de altă parte, conform articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, pentru a stabili dacă o întreprindere îndeplinește cerința privind buna reputație, statele membre trebuie să ia în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Această dispoziție precizează de asemenea că orice referire în acest articol 6 la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.

58 Rezultă că respectarea de către o întreprindere de transport rutier, în exercitarea activităților sale de transport, a normelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009 este una dintre condițiile pe care trebuie să le îndeplinească pentru a îndeplini cerința privind buna reputație.

59 Această cerință urmărește astfel să evite ca întreprinderi de transport rutier neglijente în ceea ce privește în special normele de siguranță rutieră și normele sociale să opereze pe piața internă compromițând astfel obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 1071/2009, astfel cum este enunțat la punctul 54 din prezenta hotărâre.

60 Buna reputație a unei întreprinderi de transport rutier depinde, pe de altă parte, de lipsa unor condamnări penale sau sancțiuni care ar fi fost aplicate managerilor săi de transport pentru încălcări grave ale normelor dreptului Uniunii enumerate la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009.

61 Această condiție îndeplinește atât finalitatea urmărită de cerința privind buna reputație, cât și obiectivul urmărit de acest regulament, în măsura în care urmărește printre altele să împiedice ca gestionarea activității acestor întreprinderi, în special a domeniilor de activitate care intră sub incidența reglementărilor de drept al Uniunii menționate, să revină persoanelor care au făcut obiectul unor astfel de condamnări penale sau astfel de sancțiuni, pentru încălcări grave, pentru a reduce riscul ca întreprinderile de transport neglijente, în sensul indicat la punctul 59 din prezenta hotărâre, să exercite această ocupație.

62 În sfârșit, buna reputație a unei întreprinderi de transport rutier depinde și de lipsa unor condamnări penale sau a unor sancțiuni care ar fi fost aplicate oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru, pentru încălcări grave ale normelor dreptului Uniunii enumerate la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009.

63 Noțiunea de „persoane relevante”, după cum poate fi stabilit de către statul membru, care figurează la articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, nu este definită în acest regulament și nici, în mod indirect, prin trimitere la legislațiile naționale ale statelor membre. Astfel, noțiunea menționată trebuie să fie considerată o noțiune autonomă a dreptului Uniunii, care trebuie interpretată în mod uniform pe teritoriul acesteia din urmă, ținând seama nu numai de formularea dispoziției respective, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care ea face parte (Hotărârea din 22 decembrie 2022, EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, punctul 31 și jurisprudența citată).

64 În această privință, reiese din însuși modul de redactare și din economia articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009 că „persoanele relevante”, în sensul celui de al doilea paragraf al acestei dispoziții, fac parte dintre categoriile de persoane a căror conduită trebuie luată în considerare pentru a examina dacă o întreprindere de transport îndeplinește cerința privind buna reputație prevăzută la articolul 3 alineatul (1) litera (b) din acest regulament. În consecință, condamnările penale pronunțate împotriva lor și sancțiunile care le sunt aplicate pentru încălcările grave ale normelor dreptului Uniunii prevăzute la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf din regulamentul menționat pot afecta buna reputație a întreprinderii respective, precum și condamnările penale pronunțate împotriva întreprinderii înseși sau a managerilor săi de transport și sancțiunile care le-au fost aplicate pentru aceste încălcări grave.

65 Or, având în vedere finalitatea urmărită de cerința privind buna reputație, astfel cum a fost enunțată la punctele 59 și 61 din prezenta hotărâre, este necesar să se considere că intră în sfera noțiunii de „persoană relevantă”, în sensul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, persoanele, altele decât managerii de transport, care își asumă răspunderea pentru gestionarea domeniilor de activitate care intră sub incidența normelor dreptului Uniunii menționate la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din acest regulament și care trebuie, în consecință, să asigure respectarea acestor norme în exercitarea acestor domenii de activitate și să angajeze răspunderea lor penală în cazul încălcării normelor menționate.

66 Prin urmare, atunci când un stat membru conferă, în temeiul unei reglementări naționale, precum articolul 9 alineatul (2) din VStG, întreprinderilor de transport rutier posibilitatea de a desemna alte persoane decât managerii de transport ca prepuși responsabili de gestionarea domeniilor de activitate vizate la punctul anterior, este necesar să se considere că, procedând astfel, acest stat membru a desemnat o astfel de categorie de prepuși ca fiind „persoane relevante” în sensul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, a căror conduită trebuie luată în considerare pentru aprecierea bunei reputații a întreprinderilor menționate.

67 În al doilea rând, astfel cum s-a arătat la punctele 40 și 41 din prezenta hotărâre, articolul 22 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009 impune statelor membre să adopte măsurile necesare pentru a sancționa în mod eficient, disuasiv și proporțional întreprinderile de transport rutier care nu îndeplinesc cerința privind buna reputație.

68 Printre aceste sancțiuni figurează în special, astfel cum reiese din cuprinsul alineatului (2) al acestui articol 22, suspendarea autorizației de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, retragerea unei astfel de autorizații și declararea inaptitudinii managerilor de transport.

69 Din moment ce buna reputație a întreprinderilor de transport depinde în special de lipsa unor condamnări penale sau a unor sancțiuni pentru nerespectarea, cu ocazia desfășurării activităților lor de transport, a normelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009, pentru a respecta prevederile articolului 22 din regulamentul menționat, statele membre trebuie să se asigure în special că răspunderea penală pentru încălcările grave ale acestor norme, săvârșite în cadrul unei astfel de întreprinderi, este stabilită astfel încât aceasta să nu împiedice sancționarea în mod efectiv, disuasiv și proporțional a pierderii bunei reputații care ar putea rezulta din săvârșirea respectivelor încălcări.

70 Or, rezultă că reglementarea națională în discuție în litigiul principal permite unei întreprinderi de transport rutier să desemneze o persoană drept prepus responsabil pentru respectarea normelor dreptului Uniunii vizate la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009, că această desemnare implică transferul către această persoană al răspunderii penale pentru încălcări ale acestor norme ale dreptului Uniunii săvârșite în exercitarea activităților de transport rutier ale acestei întreprinderi și că dreptul național se opune ca conduita persoanei astfel desemnate să fie luată în considerare pentru a aprecia dacă întreprinderea menționată îndeplinește cerința privind buna reputație prevăzută la articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009.

71 În consecință, încălcările grave ale normelor menționate săvârșite în cadrul întreprinderii menționate după o asemenea desemnare nu pot afecta buna reputație a întreprinderii în cauză.

72 Astfel, chiar dacă persoana astfel desemnată își asumă răspunderea pentru gestionarea domeniilor de activitate care intră sub incidența acelorași norme și intră, așadar, în categoria „persoanelor relevante stabilite de statul membru”, în sensul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1071/2009, condamnările pronunțate și sancțiunile aplicate pentru aceste încălcări grave nu vor conduce niciodată la o procedură de control al bunei reputații a întreprinderii în cauză, în temeiul articolului 6 din acest regulament, și nici nu vor fi luate în considerare cu ocazia controalelor pe care autoritățile competente sunt obligate să le efectueze, în conformitate cu articolul 12 din regulamentul menționat, pentru a verifica dacă întreprinderile autorizate să exercite ocupația de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 3 din același regulament.

73 Astfel, săvârșirea unor asemenea încălcări, indiferent de numărul și de gravitatea lor, nu va conduce niciodată la pierderea unei astfel de bune reputații și nici, pe cale de consecință, la retragerea sau la suspendarea autorizației de exercitare a ocupației de operator de transport rutier.

74 În consecință, o reglementare națională precum cea în discuție în litigiul principal împiedică, cu încălcarea articolului 22 din Regulamentul nr. 1071/2009, afectarea bunei reputații a întreprinderilor de transport rutier și adoptarea unor sancțiuni în privința acestora, chiar dacă persoane care trebuie considerate, în raport cu aceste întreprinderi, drept „persoane relevante” în sensul articolului 6 alineatul (1) al doilea paragraf din acest regulament au săvârșit încălcări grave ale normelor dreptului Uniunii prevăzute la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din regulamentul menționat.

75 Având în vedere considerațiile care rezultă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 22 din Regulamentul nr. 1071/2009 coroborat cu articolul 6 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia o persoană care angajează răspunderea sa penală pentru încălcările săvârșite în cadrul unei întreprinderi de transport rutier și a cărei conduită este luată în considerare în scopul aprecierii bunei reputații a acestei întreprinderi poate desemna o persoană drept prepus responsabil de respectarea normelor dreptului Uniunii privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto și să transfere astfel către această din urmă persoană răspunderea penală pentru încălcări ale acestor dispoziții ale dreptului Uniunii, atunci când dreptul național nu permite luarea în considerare a încălcărilor astfel imputate prepusului responsabil menționat pentru a aprecia dacă întreprinderea menționată îndeplinește cerința privind buna reputație.

Cu privire la cheltuielile de judecată

76 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

Articolul 22 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013 coroborat cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1071/2009, cu modificările ulterioare,

trebuie interpretat în sensul că

se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia o persoană care angajează răspunderea sa penală pentru încălcările săvârșite în cadrul unei întreprinderi de transport rutier și a cărei conduită este luată în considerare în scopul aprecierii bunei reputații a acestei întreprinderi poate desemna o persoană drept prepus responsabil de respectarea normelor dreptului Uniunii privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto și să transfere astfel către această din urmă persoană răspunderea penală pentru încălcări ale acestor dispoziții ale dreptului Uniunii, atunci când dreptul național nu permite luarea în considerare a încălcărilor astfel imputate prepusului responsabil menționat pentru a aprecia dacă întreprinderea menționată îndeplinește cerința privind buna reputație.

Semnături